

30 мая в Кремлевском Дворце съездов завершил свою работу XVI съезд ВЛКСМ.

Съезд заверил Коммунистическую партию, ее ленинский ЦК, что комсомольцы всегда и во всем будут верной, надежной опорой партии в борьбе за коммунизм.

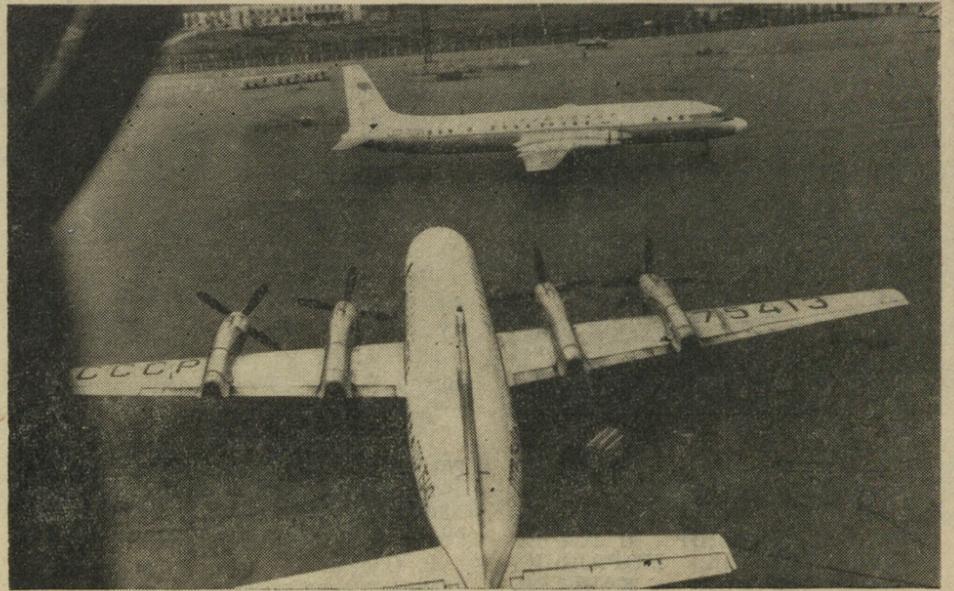
По городам Прикамья

С лекциями, концертами выступают пермские авиаторы перед избирателями. Хорошо принимают они участников художественной самодеятельности предприятия. Этот коллектив снискал у зрителей заслуженную популярность. В программу его включены стихи, посвященные 25-

летию Победы, песни советских композиторов. Состав участников самодеятельности молодежный, комсомольский.

Четвертого июня коллектив самодеятельных артистов отправляется по городам Пермской области. Они встретятся с избирателями аэропортов Кудымкар, Соликамск и Ныроб. Намерены они побывать в хозяйствах, где пермские «воздушные хлеборобы» ведут авиационные работы.

Б. ФЕТИСОВ, секретарь комсомольской организации предприятия.



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Трудовой подарок

КОМСОМОЛЬЦЕВ

К СВОЕМУ СЪЕЗДУ КОМСОМОЛЬЦЫ АВИАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЫ КИРОВСКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ПОДГОТОВИЛИ ТРУДОВЫЕ ПОДАРОКИ. 22 МАЯ МОЛОДЫЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ПОД РУКОВОДСТВОМ ЗАМЕСТИТЕЛЯ СЕКРЕТАРЯ КОМСОМОЛЬСКОГО БЮРО СЛУЖБЫ ВЛАДИМИРА ЯРИЛОВА УСТРОИЛИ СВОЕГО РОДА СУББОТНИК.

ВО ВНЕУРОЧНОЕ ВРЕМЯ БЕЗВОЗМЕЗДНО ОНИ ВЫПОЛНИЛИ 100-ЧАСОВУЮ ФОРМУ САМОЛЕТА АН-2 и ПОМОГЛИ ЗАКОНЧИТЬ РЕГЛАМЕНТНЫЕ РАБОТЫ НА ДВУХ ДРУГИХ АВИАХИМИЧЕСКИХ МАШИНАХ.

М. ОКУЛОВ, заместитель командира предприятия по политчасти.



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 20 (1763).

СРЕДА,

3

ИЮНЯ

1970 г.

Год издания

XXVII

Цена 2 коп.

В Политическом управлении ГА

Навстречу выборам в Верховный Совет СССР

С КАЖДЫМ днем активизируется подготовка к выборам в Верховный Совет СССР. Повсеместно в предприятиях гражданской авиации созданы избирательные участки, в том числе и в аэропортах. Развернули работу участковые избирательные комиссии, агитпункты, клубы избирателей. Большое внимание уделяется предвыборной массовой агитации и пропаганде. К проведению массово-политической работы привлечен широкий круг наиболее опытных пропагандистов, лекторов, докладчиков, политинформаторов и агитаторов.

Недавно на совещании в Политическом управлении гражданской авиации обсуждался вопрос об организаторской и массово-политической работе по подготовке к выборам в Верховный Совет СССР. Выступившие на совещании заместитель министра гражданской авиации Н. П. Быков, начальник политотдела Московского управления применения авиации в народном хозяйстве и местных воздушных линий А. Д. Ярилов, начальник политотдела Магаданского управления Ф. Н. Никонов, начальник политотдела транспортного управления международных воздушных линий В. Д. Вишневецкий, заместитель начальника политотдела (Восточно-Сибирского управления Н. К. Волков, редакторы многотиражных газет Е. П. Баулин (Северное управление), Ю. А. Остапенко (Якутское управление), заведующая кабинетом политического просвещения политотдела Московского ордена Ленина транспортного управления Т. М. Чернова и др. рассказали о большой работе по подготовке к выборам, которую проводят политотделы, командно-руководящий состав, партийные и общественные организации совместно с местными партийными и советскими органами.

В Московском управлении специального применения и местных воздушных линий, а также Магаданском в полном соответствии с Положением о выборах в Верховный Совет СССР были образованы участковые избирательные комиссии, в состав которых рекомендованы авторитетные люди из числа коммунистов, комсомольцев, беспартийных авиаторов. Подобраны и утверждены на заседаниях парткомов и партбюро агитаторы. Например, в Быковском авиапредприятии их работает 195. Большинство имеют значительный опыт агитационно-пропагандистской работы.

В подразделениях и службах Ивановского, Быковского, Магаданского и других объединенных авиапредприятий на собраниях и митингах, посвященных Обращению ЦК КПСС, а также началу летней навигации, приняты решения, продолжая ленинскую трудовую вахту, ознаменовывать день выборов в Верховный Совет СССР

перевыполнением производственных планов.

НА СОВЕЩАНИИ сообщалось о том, что в производственных предприятиях по согласованию с местными партийными и советскими органами разработаны необходимые мероприятия по обеспечению доставки самолетами и вертолетами избирательных материалов, обслуживанию связью в период подготовки и проведения выборов. Для этой цели выделены лучшие экипажи, многие из которых практически приступили к выполнению поставленных задач.

Вместе с тем отмечено, что в работе по подготовке к выборам имеются и существенные недостатки.

В ряде предприятий она ведется без должной активности. Не все избирательные участки стали центром организационной и массово-политической работы.

Не везде еще имеется полная ясность, где будут голосовать члены экипажей, находящиеся в отрыве от основных баз. Политорганы, партийные организации, командно-руководящий состав обязаны позаботиться о том, чтобы каждый авиатор, находящийся в отрыве от постоянного места базирования, имел удостоверение на право голосования и принял участие в выборах.

Основным содержанием массовой предвыборной агитационно-пропагандистской работы должно быть глубокое разъяснение авиарботникам, всем избирателям внутренней и внешней политики партии и правительства, выработанной XXIII съездом КПСС. Обращения Центрального Комитета партии ко всем избирателям, положений и выводов доклада Л. И. Брежнева и материалов торжественного заседания ЦК КПСС, Верховных Советов СССР и РСФСР, посвященного 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Надо обязательно ознакомить всех избирателей, особенно молодежь, впервые участвующую в выборах, с избирательным законом, разъяснить права и обязанности советского гражданина. К агитационно-массовой и пропагандист-

ской работе следует шире привлекать руководящие хозяйственные, партийные, профсоюзные и комсомольские кадры.

Выступавшие на совещании отмечали, что в ряде мест не уделено должного внимания наглядной агитации, оформлению аэропортов, территорий производственных предприятий. Ряд многотиражных газет слабо освещает ход подготовки к выборам, трудовые успехи авиаторов.

ИЗБИРАТЕЛЬНАЯ кампания вступает в завершающий этап. Проходят встречи избирателей с кандидатами в депутаты, на которых присутствуют и авиарботники. Во всех авиапредприятиях должна быть организована широкая агитация за кандидатуры блока коммунистов и беспартийных. Необходимо принять все меры к тому, чтобы каждый авиатор с чувством законной гордости, с высокой политической сознательностью выполнил свой гражданский долг — принял активное участие в голосовании.

В день выборов авиаторам предстоит выполнить большую и ответственную работу по доставке документов о результатах голосования. Не исключено, что кое-где это придется делать в сложных условиях. Поэтому правильно поступают те руководители, которые подбирают для этой работы наиболее подготовленные экипажи.

Празднование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, Обращение ЦК КПСС ко всем гражданам нашей Родины вызвали у работников предприятий гражданской авиации высокий политический и трудовой подъем. Задача политорганов, партийных организаций, командно-руководящего состава направить этот подъем на достойную встречу дня выборов, на досрочное выполнение производственных планов, ускорение научно-технического прогресса, повышение эффективности производства, усиление режима экономии и обеспечение мер безопасности полетов.

Встречи с кандидатами

В прошлом месяце выдвинут кандидатом в депутаты советского парламента по Свердловскому — Ленинскому избирательному округу. Афанасьевым, который

Недавно представителем ряда служб Кольцовского аэропорта в областном Доме политпросвещения встретился с кандидатом в депутаты Совета Национальностей по Свердловскому избирательному округу № 25 В. Д. Калмыковым. Кандидаты ответили на вопросы избирателей.





«В ЦЕЛЯХ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ КОМАНДНО-РУКОВОДЯЩЕМУ СОСТАВУ ЛЕТНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ В ИЗУЧЕНИИ ДЕЛОВЫХ, МОРАЛЬНО-ПОЛИТИЧЕСКИХ КАЧЕСТВ, ПОВЫШЕНИИ ВЫУЧКИ И ВОСПИТАНИЯ ЛЕТНОГО СОСТАВА В ЛЕТНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ СОЗДАЮТСЯ СОВЕТЫ КОМАНДИРОВ КОРАБЛЕЙ (САМОЛЕТОВ)».

Из указания МГА.

9 ЯНВАРЯ 1967 года — день рождения. Не одного человека, а целого коллектива. Событие никак не отмечалось и тем не менее было знаменательным — появился совет старейшин, как первоначально назывался в Пермском авиапредприятии, в аэропорту союзных линий, совет командиров.

На первом же заседании лучшие из лучших командиров летного подразделения разобрали конфликт — взаимоотношения командира корабля Нарожного и второго пилота Борисова. Не ладилась у них совместная работа, «не шла». Поговорили с ними обстоятельно, по-дружески. Совет постановил: экипаж оставить в прежнем составе. А отношение командира и второго пилота друг к другу в корне изменить. Маленький коллектив не распался.

Совет, образно говоря, «оперялся», становился на ноги. Вехой в его молодой биографии стал май 1968 года. Командиры избрали председателем совета Владислава Иннокентьевича Сенкевича, а секретарем Ивана Митрофановича Дронова. Их имена были названы не случайно, не случайно они стали вожакими.

В. И. Сенкевич первым в Перми осваивал самолеты ЛИ-2. Он налетал больше всех в управлении, рекордное число часов — 21 тысячу!

И. М. Дронов — тоже пионер в своем деле, первым в подразделении сел за штурвал лайнера АН-24, налетал на одну тысячу часов. Оба не только отличные командиры, но и воспитатели, люди с немалым житейским опытом. Чуть не каждый третий, даже те, кто сейчас бороздит голубые трассы на ИЛ-18, — их ученики.

Руководители совета в основу взяли не просто инструкцию. У Владислава Иннокентьевича четыре своеобразных заповеди. Он считает, что стать хорошим командиром, работать без аварий можно при условии:

а) ЛЕТАТЬ СЛОЖНО И ТРУДНО. ЕСЛИ ЛЮБИШЬ ЭТО ДЕЛО — МОЖНО ОБОИТЬСЯ БЕЗ ПРОИСШЕСТВИЙ. ТО, ЧТО ДЕЛАЕТСЯ С ЛЮБОВЬЮ, ДЕЛАЕТСЯ ХОРОШО;

б) СЛЕДУЕТ В СОВЕРШЕНСТВЕ ЗНАТЬ МАТЕРИАЛЬНУЮ ЧАСТЬ, ПОПРОСТУ ГОВОРЯ, ДО ВИНТИКА;

в) НЕ ОБОИТЬСЯ БЕЗ ХОРОШЕГО ЗДОРОВЬЯ. ЕСЛИ СДАЮТ НЕРВЫ, ТО И ЗНАНИЯ ПОРОЙ НЕ ПОМОГУТ;

г) НАДО ВНИМАТЕЛЬНО ОТНОСИТЬСЯ К ЛЮДЯМ.

Эти золотые правила председатель совета держит на прицеле, они стали мерой его деятельности.

Первый форум старейшин • **История одного конфликта** • **21 тысяча часов в воздухе** • **Пионер лайнера АН-24** • **Четыре заповеди ветерана** • **Быть воспитателем в небе и на земле** • **Первый помощник руководителя предприятия.**

Как у всякой организации, работа совета командиров строится по плану. Составляется он обычно на полгода. Вот, например, какие темы вошли в план IV квартала прошлого года и первый нынешнего:

1. Заслушать о состоянии летной работы экипажа в деле обеспечения безопасности полетов и выполнении производственного плана (ежемесячно, не менее двух экипажей).

2. Обсудить план подготовки подразделения к осенне-зимней навигации.

3. Заслушать командиров кораблей о воспитательной работе в экипажах.

4. Обсудить кандидатуры вторых пилотов на должность командиров кораблей на 1970 год и т. д.

И наметки не остаются на бумаге, потому что план коллективно обсуждается, составляется вдумчиво, за каждый параграф назначается ответственный, указываются конкретные сроки.

В разработке плана, как и в деятельности совета, активно участвуют командиры предприятия, замполит и особенно командир летного подразделения В. В. Петухов.

Нередко бывают и внеплановые заседания. Темы их подсказывает сама жизнь. Надо дать «добро» на ввод в строй на должность командира вторым пилотам — собирается совет. Командир предприятия или подразделения не может знать досконально всех людей. Человека лучше знают те, кто с ним непосредственно работает, изучил его летные, волевые, моральные качества. «Да» или «нет» — решается после тщательного обсуждения...

Четыре заявления поступило на переучивание на АН-24, а послать надо одного. Совет выбирает самого достойного, командование прислушивается к его слову. Еще бы! Ведь в заседании обычно участвует 10—12, а порой 15 командиров, цвет летной гвардии подразделения. Если даешь слово, то не просто одному человеку, командиру, а целому коллективу, коллективу самых уважаемых людей. Ответственность за обещанное удваивается, удесятывается.

Порой такой большой форум становится преградой для просачивания в небо случайных людей. Характерен случай с Бояршиновым. Летал командиром на ЛИ-2, спиртным не пренебрегал. Сняли его с летной работы. Трудился на земле, в АТБ. Написал рапорт, стал надоедать командиру, замполиту — восстановите. Кто лучше может разобраться, достоин ли он

возвращения, может ли снова быть командиром?

На совете выступило несколько человек, говорили веско, убедительно. И доказали: срок не вышел. Тем более, что и после снятия был случай нарушения дисциплины. А Бояршинов еще начал утверждать, что неправду о нем говорят. Решил совет: рано ему летать, не осознал человек, что за жизнь людей в ответе, что надо быть настоящим командиром не только в небе, но и на земле, достойным человеком, примером для экипажа, воспитателем! А уж какой пример в летном деле с любителя выпить! Сказали пилоты: «Иди поработай, докажи, что совсем забросил это «дело».

Так проходят эти товарищеские собрания. Иначе не назовешь заседания совета. У участников его нет желания непременно «утопить» человека. Напротив — разобраться, всесторонне выяснить его деловые и моральные качества, если человек споткнулся — дать понять, что неправ, если искренен в осознании вины, не кривит душой — поддержать. Некоторые члены совета предлагают даже спорные дела не передавать в товарищеский суд, не травмировать

лишний раз провинившегося, а разобрать на совете. Так было в истории со штурманом Плюсиным. Последнее время начал он злоупотреблять спиртным, приносил сомнительные оправдательные документы. Резко пропесочили. Сказали ему прямо: не ври. Хочешь летать — забудь о таких вещах. Предупреждаем последний раз — не изменишься, уволим не только из подразделения, но и отнимем летное удостоверение.

**СТРАНИЦА
ПЕРЕДОВОГО
ОПЫТА**
• **Выпуск седьмой**

Крепко задумался человек, держится и, видимо, к старому не вернется.

Разнообразны трудовые дела совета командиров Пермского предприятия. Обычно раз в месяц созываются его заседания. И почти все проходят по продуманному плану, с четко сформулированной повесткой. Сегодня это выборы кандидатов на учебу в ШВЛП, через месяц — обсуждение выполнения приказа летать на АН-24 без штурмана. И главное — воспитание летного состава, так сказать, узнавание человека в небе и на земле, особенно если он пришел со стороны, из другого подразделения. И неплохо иной раз поинтересоваться у его бывших товарищей, командиров: сам ли он ушел из коллектива, не прибавились ли просто от него. Чтoб знать, можно ли товарищу доверить машину, а, следовательно, и жизнь людей.

Иной скептик может спросить: а что дают эти заседания, разговоры-уговоры, о которых рассказано в двух случаях. Результаты налицо: через «сито» совета командиров прошли за три года все командиры кораблей. Путевки в небо им помимо В. И. Сенкевича, И. М. Дронова давали известные асы воздушных просторов А. В. Шебаршов, В. Г. Порошин, В. А. Фатеев, В. В. Юдин и другие.

Главный результат деятельности совета — обеспечение безопасности полетов. С 1959 года в коллективе, обслуживающем самолеты ЛИ-2, не было летных происшествий.

Совет стал помощником командования, другом, советчиком, наставником — для командиров, вторых пилотов, штурманов.

Говорят, крылья крепнут в полете. Совет командиров в Перми завоевал уважение коллектива, обрел силу и значимость. Его слово — весомо. Его крылья крепнут в работе. С каждым днем. И это радует.

Ю. ГЕНДЕРТ.

На снимках: 1. Идет заседание совета командиров Пермского предприятия. 2. Председатель совета В. И. Сенкевич (вверху).

Фото А. Зеленина.

Совет командиров — В ДЕЙСТВИИ



Строгое соблюдение режима предполетного отдыха — одна из важнейших обязанностей членов экипажа.

Пилот, помни! Одинаковых полетов не бывает. Готовься к каждому полету!

С доставкой на дом

Для удобства пассажиров Центральное агентство воздушных сообщений Свердловска с 20 мая этого года организовало регулярный прием предварительных заказов на билеты по всем маршрутам Аэрофлота с доставкой на дом.

«Воздушные путешественники» должны подать заявку в бюро заказов за 15 дней. Место и время доставки билетов пассажиры определяют сами.

В настоящее время бюро оформляет по 200 заказов в день.

ГЛЯДЯ на этот снимок, легко представить, как фотограф усаживал людей. Каждому по своему усмотрению находил приличествующее место. Отходил и примеривался, чтобы захватить всех в объектив. Как уговаривал женщин, единственных на ремонтном участке, устроиться в первом ряду. Как шумели и перекидывались шутками рабочие.

«Внимание!» фотографа так и не сумело сделать всех серьезными, принять подобающие моменты позы. Настроение было прелестное. Ремонтный участок пятый раз выходил победителем в социалистическом соревновании, коллективу на вечное хранение передан памятный вымпел. Эта награда была установлена в Челябинском предприятии коллективу, добившемуся лучших результатов в соревновании в честь ленинского юбилея.

Слесари, коллекторщики, сварщики работали на совесть. Каждый вложил в общее дело частичку своего труда. В первом

ряду на фотографии, в высокой папаше, — бригадир Михаил Михайлович Довыденко. Личность заметная не только в авиационно-технической базе, но и в предприятии. Поистине, у человека золотые руки. Он отличный

Участок мастеров

слесарь, фрезеровщик, знает толк в токарной работе, с успехом может подменить сварщика. Многие авиатехники пользуются приспособлениями, изготовленными Довыденко. Около сорока рационализаторских предложений подал этот мастер.

В сноровке, в опыте не уступит ему другой бригадир, Эммануил Эммануилович Зейб. Восемь лет назад он пришел в коллектив ремуцатка. Освоил новую для себя специальность — и преуспел в ней.

Как правило, операции, требующие большого внимания и точности, стараются поручать бригадирам. Но Ивану Захаровичу Власову и Федору Ахрарову можно доверить любую работу независимо от сложности.

Всем четверым после сдачи контрольных зачетов будет вручено личное клеймо.

Коллектив ремуцатка на редкость дружный. Недаром каждый просчет здесь воспринимают как свою ошибку. Не дадут спокойно прохладиться

прогульщику. Умеют заставить работать самого отчаянного лодыря. Впрочем, тому, кто приходит в первый раз, сразу становится понятно: принимаются тут хорошо специалиста, который намерен работать в авиации по-настоящему.

Руководит ремонтным участком Анатолий Григорьевич Кобринец. У этого крепкого, загорелого человека достаточно спокойствия, душевного такта и энергии. Он, подобно аккумулятору, собирает в одно целое лучшее, чем живет коллектив, не даст угаснуть хорошей традиции. Поэтому ремонтники придерживаются своей главной традиции — быть впереди соревнующихся.

Стройки - недостройки

В 1969 году план капитального строительства по государственному капитальным вложениям был выполнен Уральским управлением на 123 процента, по строительно-монтажным работам — на 135 и по вводу основных средств — на 126 процентов.

Вместе с тем такие предприятия, как Кировское, Магнитогорское, Пермское, Уктусское, с установленным планом предъюбилейного года не справились.

В прошлом году был сорван ввод ряда объектов в Кирове, Ижевске, Перми. Не было обеспечено выполнение плана по строительству жилых домов в Ижевске и Уктусе.

Не справились с планом четырех месяцев нынешнего года Челябинск, Ижевск и Уктус. Очевидно, руководители этих предприятий не потребовали вовремя от генподрядчиков через советские и партийные органы строгого соблюдения договоров по плану капитального строительства.

Начальники аэропортов, окса, дирекций строительства объектов смирились с недостатками, которые имели место в прошлом году, и не принимают мер к их устранению.

Так, например, Свердловское предприятие до сих пор не представило подрядчику техническую документацию на строительство 129-квартирного жилого дома и клуба в Кольцово, а второе Свердловское предприятие — по 100-квартирному жилому дому в Уктусе.

Недостаточно внимания на местах уделяется качеству выполняемых работ и устранению недоделок по ранее сданным в эксплуатацию объектам. Руководители предприятий мало занимаются вопросом комплектации пусковых и особо важных объектов необходимым оборудованием, в частности кабельными изделиями, специальными строительными материалами.

По ряду строительных имеют место отступления от проектных решений. И тем не менее, крайне редко предъявляются финансовые санкции к подрядчикам за низкое качество выполненных работ.

Большие и серьезные задачи поставлены перед Уральским управлением в этом году по капитальному строительству. Предстоит выполнить работ по всем источникам финансирования на сумму 7 миллионов рублей.

Объем капитального строительства в Челябинском предприятии в этом году составляет 333 тысячи рублей, а план ввода основных фондов — 40 тысяч.

Свердловчанам предстоит освоить 619 тысяч и выполнить план ввода основных фондов в сумме 473 тысяч рублей.

Для выполнения установленного плана капитального строительства на нынешний год, как по объему капитальных вложений, так и по вводу объектов в эксплуатацию, командирам предприятий, начальникам аэропортов, оксов, дирекциям строительства необходимо установить постоянную связь с местными партийными и советскими органами, регулярно информировать их о ходе и состоянии строительства. Только тогда мы сможем вовремя принять необходимые меры в случае предполагаемого срыва выполнения договорных обязательств подрядными организациями и повседневного контролировать ход строительства.

И. ЧЕРКАС,
начальник окса управления.

ГЛАВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

В Свердловске закончилось совещание работников наземных служб предприятий Уральского управления. С докладами перед собравшимися выступили руководители окса И. В. Черкас, ОНС В. К. Денисов, УМТС А. И. Курд и старший инженер отдела ГСМ В. А. Митькин.

В прениях выступили следующие товарищи.

НАЧАЛЬНИК СМУ-8 тов. Ярушкин подчеркнул, что план предъюбилейного года строители выполнили на 107 процентов.

Однако в этом году работа идет неудовлетворительно. За четыре месяца строители отстают в выполнении плана.

Дело в том, что план нынешнего года увеличен на 30 процентов, в то время как материальные и людские ресурсы остались теми же. Имеется ряд недостатков в организации труда, однако в настоящее время составлен план мероприятий, которые повысят производительность труда и снизят себестоимость строительных работ.

Не всегда строители своевременно обеспечивают документацией. Не пересмотрена документация на строительство клуба, кроме того, не решен вопрос с его финансированием. Очевидно, назрел во-

прос о пересмотре планирования строительства. Для рентабельной работы нужно иметь четкий план на пятилетку, чтобы правильно организовать работы по заделам и переходящим объектам.

О недостатках в планировании говорил и начальник Кировского аэропорта тов. Блинов.

— 72-квартирный дом по плану заказчика — Кировского предприятия — должен быть введен в строй во втором квартале текущего года. У подрядчика ввод дома намечен на четвертый квартал.

На строительстве 100-квартирного жилого дома выполнен лишь нулевой цикл.

До сих пор не решен вопрос с КИП и автоматикой по котельной, нет приборов. Без них котлонадзор не примет котельную. В этом вопросе кировчанам должны помочь руководители УрУ Га.

Начальник окса Уктусского аэропорта тов. Кова-

ренко объяснил невыполнение плана по капитальному строительству за счет централизованных источников тем, что капиталовложения были выделены, а технической документации не было.

— В 1969 и 1970 годах мы получаем план капитального ремонта с одними показателями, а в марте от ОНС приходит другой план с иным объемом работ и другими показателями.

Совершенно очевидно, что необходим единый план за подписью ОТиЗ и ОНС управления.

— Нормальное функционирование аэропорта во многом зависит от слаженности и четкости дей-

ствий работников аэродромной службы, — сказал начальник автогаража Челябинского предприятия тов. Гончаров. — Командование наметило на этот год и осуществило ряд мероприятий по улучшению работы аэродромной службы, в результате чего значительно снизилось количество задержек рейсов. Если в прошлом году в Челябинском аэропорту было — по вине работников аэродромной службы — 152 задержки, то нынче их только три.

Ряд интересных вопросов затронул в своем выступлении начальник Челябинского аэропорта тов. Беляй. В нашем подразделении, сказал он, регулярность движения намного улучшилась с вводом ЦДА. Однако многие высказываются за ликвидацию центральной диспетчерской, а это нужный орган в системе аэропорта, конечно, при условии его четкой работы.

— Структура аэропортов, — подчеркнул тов. Беляй, — на протяжении многих лет остается неизменной, хотя аэропорты развиваются. Нет специалистов, которые занимались бы разработкой перспектив аэропортов.

ЭТО
интересно

ПЕРЕНОСНЫЙ ПУЛЬТ

В Куйбышевской АТБ изготовлен пульт для проверки релейной коробки флюгирования самолетов АН-10 и АН-12. Переносный пульт позволяет проверить исправность электроцепей и реле коробки не только в лабораторных

условиях, но и на самолете. А это повышает качество технического обслуживания, способствует сокращению времени простоя самолетов при отыскании дефектов в системе флюгирования воздушных винтов.

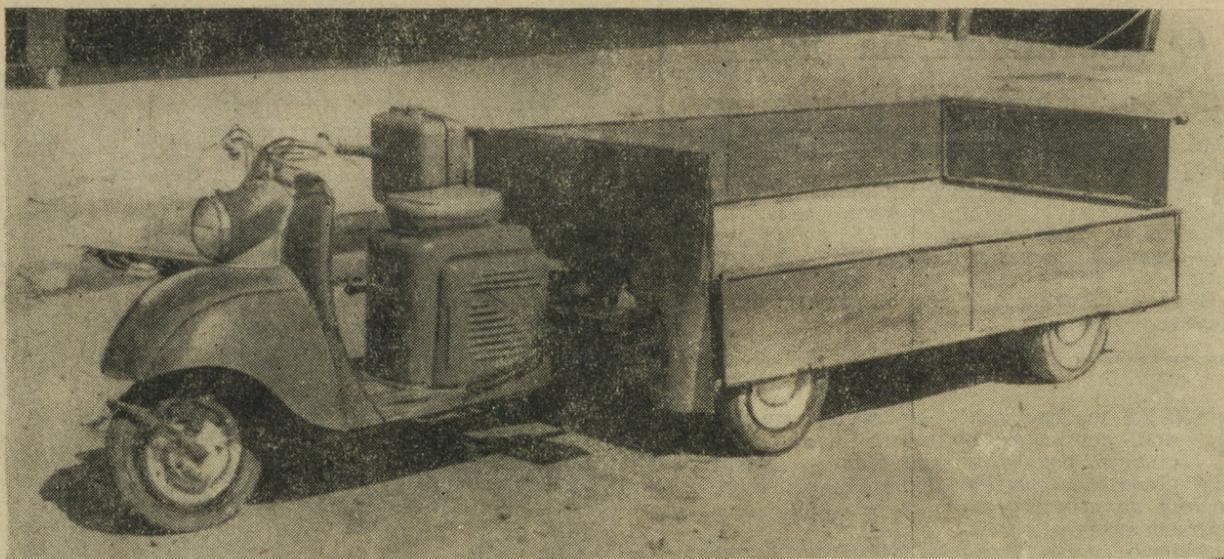
Примените у себя

Выпускаемый Тульским заводом мотороллер ТГ-200М не приспособлен для перевозки габаритных грузов.

Главный инженер АТБ Уктусского предприятия В. М. Середя предложил вместо стандартного кузова установить кузов-полуприцеп с дополнительной осью.

В качестве оси использована ферма заднего моста списанного мотороллера, к которой болтами крепится полуприцеп, в передней части он через сферический подшипник ШС-25 опирается на ферму заднего моста мотороллера.

Грузоподъемность прицепа увеличилась до 400 кг. Прицеп позволяет выполнять развороты под углом в 90 градусов.



ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Просьба без внимания

В партийной организации АТБ Уктусского предприятия, где секретарем Е. М. Цыпин, 28 коммунистов и 6 кандидатов в члены КПСС. Многие имеют партийные поручения и регулярно отчитываются на собраниях.

Как лучший пропагандист предприятия, приказом командования отмечен начальник АТБ А. С. Никитин. Председатель местного комитета С. И. Никулин награжден почетной грамотой за активную профсоюзную работу.

Однако есть факты и обратного порядка.

На последнем собрании, когда слушался вопрос о выполнении партийных поручений, коммунисты не согласились с мнением тех, кто видит выполнение своих уставных обязанностей только в образцовом труде на своем рабочем месте, и критиковали некоторых товарищей, ограничивающих свою деятельность лишь присутствием на заседаниях бюро.

Справедливому нареканию подверглась и практика неравномерного распределения поручений, указывалось и на то, что молодым коммунистам следовало бы давать более серьезные партийные задания.

Собрание признало, что большинство коммунистов, имеющих поручения, аккуратно и добросовестно выполняют их, и сделало замечание в адрес политинформаторов, кото-

рые все еще слабо справляются со своими обязанностями.

Политинформация — дело важное и ответственное, требующее глубоких знаний по внешней и внутренней политике партии, нужно быть сведущим в проблемах политэкономики и философии.

Эти знания не даются сразу, они приобретаются в процессе работы и учебы, формы которой могут быть разными.

Нельзя сказать, что политинформация в АТБ поручена безответственным коммунистам. Дело в другом: в отсутствии навыков самостоятельной работы, которая имеет решающее значение, в повышении качества выступлений политинформаторов.

Такие навыки и необходимые знания можно приобрести на семинарах.

Коммунисты АТБ не раз на собраниях отмечали, что политические и партийные руководители Уктуса не оказывают им никакой помощи в проведении политинформаций, что желательнее организовать семинары внутри предприятия, так как занятия при Чкаловском райкоме КПСС обычно проводятся в рабочее время и политинформаторы АТБ лишены возможности посещать их.

Но к их просьбе руководители Уктусского предприятия до сих пор не прислушались.

И. ИВАНОВ.

Под лежащий камень...

Народные контролеры авиационно-технической базы Челябинского предприятия народ беспокойный. В службе регулярно проводятся рейды. Особое внимание обращается на выявление резервов производства, способствующих выполнению государственного плана, и устранение недостатков, мешающих своевременному и качественному обслуживанию самолетов.

Благодаря настойчивости дозорных руководители предприятия приняли меры к устранению просчетов.

Однако нельзя признать, что все идет гладко, есть недостатки, которые кочуют из акта в акт. Каждый раз приходится отмечать, что стоянки самолетов АН-2 и ЛИ-2 пребывают в плачевном состоянии. Они очень редко укатываются, усеяны камнями. Не мудрено, что при рулении самолетов и во время пробы двигателей «каменный град» повреждает воздушные винты. За лето прошлого года досрочно было заменено их несколько штук.

Между стоянками самолетов ТУ-104 и ЛИ-2 лежит куча гравия. Он был завезен для благоустройства, сейчас работы приостановлены. Правда, террикон гравия постепенно теряет свою высоту. Струей газа, возникающей при вырубании ТУ-104, камни забрасыва-

ются на стоянку самолетов ЛИ-2. Реактивные лайнеры можно было бы расположить западнее. Площадь там заасфальтирована, сделаны стоянки, но использовать их невозможно по той простой причине, что они не оборудованы освещением.

Наболевшим вопросом считается в нашей службе обеспечение самолетов электроэнергией. Для этой цели имеются передвижные наземные генераторы МГ-17 и селеновые выпрямители АВ-2. Авиатехники РЭСОС перекатывают их вручную. Чтобы перетащить установки к самолетам, нужны, как минимум, четыре человека. Эта работа трудоемкая, в смену на нее уходит часа три. Помимо всего, она отрывает специалистов от непосредственного дела.

Для обслуживания самолетов используются автомашины типа АПА. В предприятии их три, но, как правило, одна простаивает. Развязать «гордиев узел» этой проблемы сможет ввод в строй стационарного электропитания. В этом году планируется подвести кабель пока только к стоянкам самолетов ИЛ-18.

Взяли на вооружение народные контролеры АТБ основные положения Письма ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ

«Об улучшении использования резервов производства и усилении режима экономии в народном хозяйстве». В каждой смене, цехе, на участке созданы посты народного контролера, которые стараются не допускать разбазаривания средств. Они указывают нерадивым товарищам на бесхозяйственность.

Дозорные берут на учет каждый рубль, принимаются меры по экономии материалов, электроэнергии, ГСМ. Не научились еще у нас по-хозяйски относиться к горюче-смазочным материалам. Подчас можно увидеть, как при замене агрегатов на землю выливается много масла, особенно, это характерно для участка трудоемких регламентов. Не отстают от них в подобной «бережливости» авиатехники, обслуживающие на стоянках поршневые самолеты. При покраске оборудования не один килограмм краски в буквальном смысле улетает на ветер. И все потому, что нет специального помещения для ее хранения.

Из-за отсутствия тары под слив отстоя происходит смешивание масла и топлива различных марок, что, в конечном счете, исключает дальнейшее их использование.

Немало упущений вскрыла группа народного контроля, проверяя готовность авиационно-

технической базы к работе в летнюю навигацию. Она интересовалась, как подготовлены самолеты к авиационному сезону, насколько качественно отремонтирована химваппаратура. Народные контролеры столкнулись с таким фактом. Регулярно из года в год, весной и летом, когда идут сильные дожди, в АТБ не работает цех промывки маслобаков, радиаторов, фильтров топливной и масляной систем: самолетов ИЛ-18. Дело в том, что трасса, где проложены трубы подачи пара в моечный цех, постоянно заливается водой. Пар конденсируется, и подача его прекращается. Народные контролеры на протяжении двух лет бьют тревогу, но «все остается в той же позиции».

В. МАРЗУЕВ,
председатель группы
народного контроля
Челябинской АТБ.

«В нашем полку прибыло...»

Обычно авиация для дипломированного техника начинается со стен технических училищ. Ознакомление с ней идет постепенно.

Новичков в смену А. В. Карпинского пришло трое — Евгений Загайнов, Виктор Викторов и Роман Сайфулин. Все они кончили разные училища. Но судьба свела их вместе. Попали на обслуживание самолетов АН-2 в авиационно-техническую базу Уктусского предприятия.

По-деловому подошли к выпускникам товарищи из бригады, старшие техники, прослужившие в авиации многие годы. Они старались подсказать, посоветовать новичкам. В конце мая молодые специалисты сдали зачеты по практике. Через некоторое время им вручат дипломы авиационных техников.

Л. БЕЛОБОРОДОВ.

Кубок остается в Кольцово

С 22 по 25 мая в Магнитогорске состоялся розыгрыш кубка по баскетболу. Последняя финальная игра между командами Свердловского и Челябинского предприятий проходила в быстром и напряженном темпе. Первая половина

встречи закончилась со счетом 20:29 в пользу свердловчан. Во втором периоде прошлого года чемпионат было потрудней, атаки челябинцев следовали одна за другой. Все же спортсменам Свердловска удавалось оторваться от них на два

очка. Завоевав кубок, они вновь подтвердили звание сильнейших в управлении.

Борьбу за третье место вели команды Кирова и Уктуса. Никто из них не хотел уступать. Кировчане буквально вырвали себе победу. Не плохо играли баскетболисты Магнитогорского предприятия.

Слабую подготовку показали представители ижевских и курганских авиаторов.

Лучшим бомбардиром баскетбольной корзинки признан кировчанин В. Пет-



ров, он принес своей команде 76 очков.

А теперь немного о теневой стороне первенства по баскетболу. Первое впечатление о команде создает единая спортивная форма и эмблема. Этим не отличалась команда Кировского предприятия, которая играла в разношерстных костюмах разных фасонов и цветов. Уктусцы даже не имели баскетбольных обыкновенных маек, пришлось им париться в футболках, а мяч для разминки просить у соперников.

Непонятно, почему пермяки не выставили команду. Баскетбол — один из наи-

более приемлемых видов спорта для наших предприятий, особенно там, где нет своих стадионов и спортзалов. Игра в баскетбол вырабатывает координацию движений, подвижность, ориентировку, ловкость, смелость — качества, так необходимые каждому летчику и технику. Почему же этот вид спорта не в почете в Пермском предприятии. Может быть, на этот вопрос ответят их партийная, комсомольская и спортивная организации.

М. ГОРЮКОВА,
старший инструктор
физкультуры
Уральского управления.

Футболисты выходят на поле

Над стадионом Челябинского авиапредприятия взвился флаг, открывающий турнир футболистов в нынешнем сезоне.

Звание сильнейших в прошлом году завоевали спортсмены Кольцово. Сумеют ли они подтвердить это звание нынче? Кому достанутся футбольные лавры и кубок? Кто окажется в числе лучших футболистов УрУ ГА?

Напомним, что в том году лучшим защитником стал Ю. Шмаков, нападающим — В. Громов, вратарем — А. Лошакин.

Погода нынче благоприятствует спортсменам — стоят погожие летние дни.

Свисток судьи — борьба началась.

М. МИХАЙЛОВА.



Свердловск, И-20,
аэропорт Уктус.
22-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. Н. ЛАПИКОВ.

НС 02688. Заказ № 3477.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий»,
Свердловск, проспект Ленина, 49.